Autos inolvidables

2

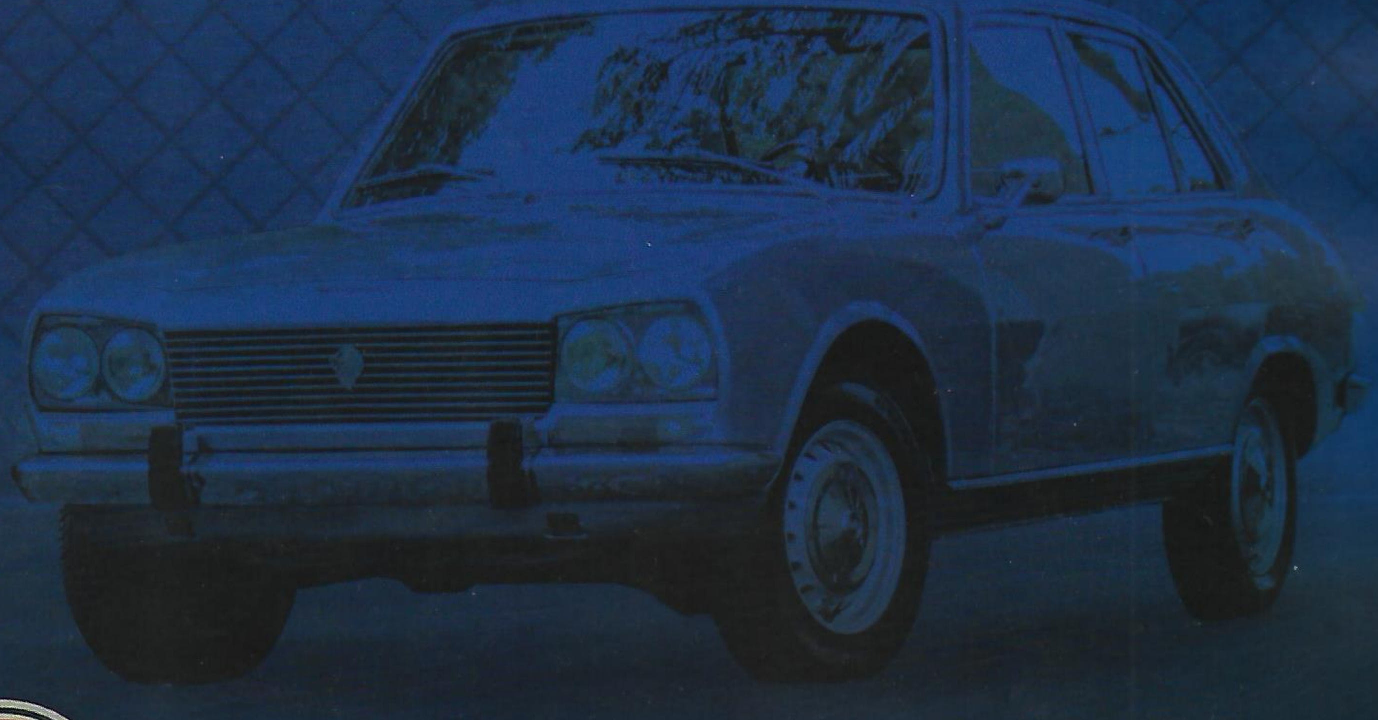


ARGENTINOS



Peugeot 504 - 1969

Insuperablemente vigente





SALVAT



Peugeot 504

Basó su vigencia en el arte de la transformación. Entre 1969 y 1999 pasó de ser un auto lujoso a la mejor herramienta de trabajo, convirtiéndose en el mejor taxi porteño.

INSUPERABLEMENTE VIGENTE

Ningún otro auto fabricado en la Argentina fue tan vendido como este francés. Se comercializaron 496.693 unidades, superando en volumen a lo logrado por el mítico Ford Falcon.

Peugeot 504

Entre el diseño de Pininfarina y la reputación de esta marca generalista, el reconocidomodelo elevó el estándar de confort y estilo en Argentina.







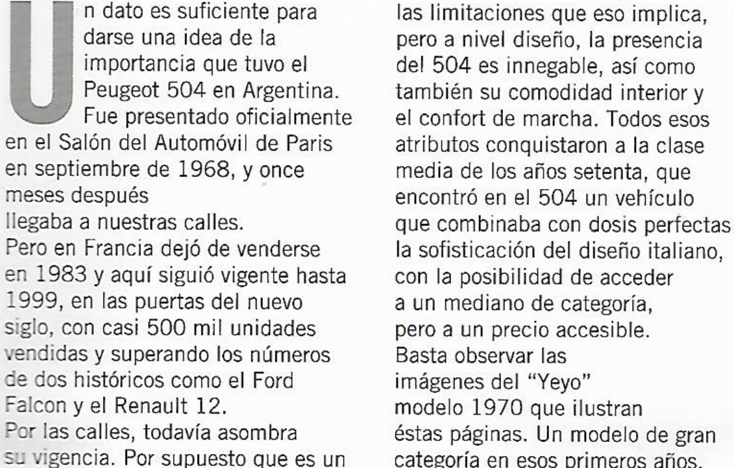
INTERIOR

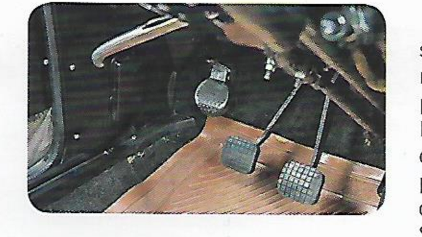
Algunos comandos y parte de la configuración fueron diseñados con los parámetros del Porsche 911. Por ejemplo: la llave de contacto sobre el lado izquierdo y el centro del volante plano y rectangular, para mejorar la visibilidad de los relojes. Al principio, la palanca de cambios estuvo sobre la columna de dirección.

Un dato es suficiente para darse una idea de la importancia que tuvo el Peugeot 504 en Argentina. Fue presentado oficialmente en el Salón del Automóvil de Paris en septiembre de 1968, y once meses después llegaba a nuestras calles.
Pero en Francia dejó de venderse en 1983 y aquí siguió vigente hasta 1999, en las puertas del nuevo siglo, con casi 500 mil unidades vendidas y superando los números de dos históricos como el Ford Falcon y el Renault 12.
Por las calles, todavía asombra su vigencia. Por supuesto que es un modelo con más de 45 años, con las limitaciones que eso implica, pero a nivel diseño, la presencia del 504 es innegable, así como también su comodidad interior y el confort de marcha. Todos esos atributos conquistaron a la clase media de los años setenta, que encontró en el 504 un vehículo que combinaba con dosis perfectas la sofisticación del diseño italiano, con la posibilidad de acceder a un mediano de categoría, pero a un precio accesible.
Basta observar las imágenes del "Yeyo" modelo 1970 que ilustran éstas páginas. Un modelo de gran categoría en esos primeros años, que de a poco fue transformando su perfil para convertirse en un auto muy popular, y uno de los elegidos por los tacheros porteños.
El 504 llegaba con el aval que habían sentado los dos modelos precedentes, el 403 y el 404. En sus comienzos fue fabricado por la SAFRAR (Sociedad Anónima Franco Argentina de Automotores) y en los ochenta fue uno de los productos principales de SEVEL.

EL MEJOR DE TODOS

El 504 ganó el premio más importante de Europa, al ser elegido como Auto del Año en 1969, por encima de los BMW 2500 y Alfa Romeo 1750.

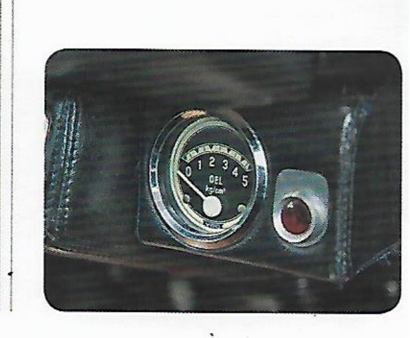






CATEGORÍA

El techo corredizo era una de las virtudes de confort y estilo que conquistaron a la clase media argentina. Se destacó también por la amplia superficie vidriada, algo que resaltaba su estilo familiar. El león de Peugeot, en el centro de la parrilla. Este diseño frontal era reservado para las versiones estándar, mientras que la de faros trapezoidales era para las de lujo.





El diseño de Pininfarina, creador también de los 403 y 404, es uno de los puntos altos de este modelo. Y también diseñó las versiones Coupé y Cabriolet.

IDIOMA

Buen espacio interior, tanto para los pasajeros delanteros como para los tres que podía albergar en el sector posterior.



FABRICADO POR SAFRAR

el 504
le brinda excepcional
visión panorámica
y la posibilidad de disfrutar
a cielo abierto

su exclusivo
"techo corredizo"

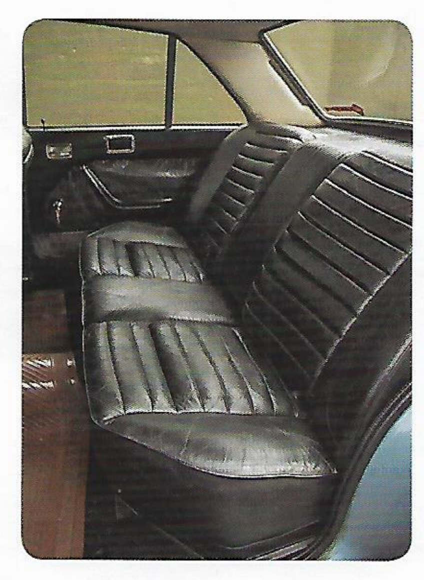
en el insuperable gran estilo Peugeot

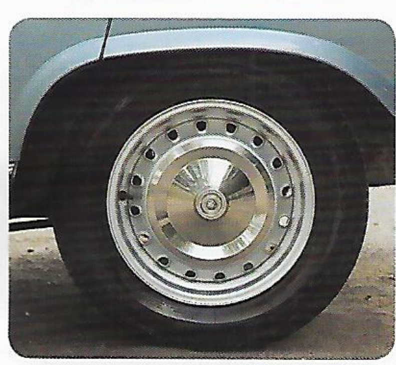
PEUGEOT 504
LA CALIDAD QUE NO SE DISCUTE

Un clásico del 504 es la doble salida de refrigeración sobre la plancha, dos "peines" que permiten direccionar el aire hacia los pasajeros delanteros.



Si bien contó con una gran cantidad de versiones y configuraciones de carrocería (la histórica SR, algunas pocas Coupé y Cabriolet llegadas desde Francia, el SE, el TN, la rural, la pick up, y el último XS), fue uno de los primeros gasoleros de venta masiva. Al final de su existencia, ya consagrado como vehículo de flota, hasta tuvo versiones con GNC de fábrica. La clave de su éxito fue que siempre mantuvo su estilo y los atributos que lo transformaron en uno de los autos más importantes de la historia de la industria automotriz que jamás se fabricaron en la Argentina.







VERSIONES DESTACADAS





« 1974

La versión XSE era el tope de gama en el primer cambio de denominación. Propulsado por un 1.8 (antes era 1.6) de 77 HP, fue el primer auto nacional que trajo pasacasette instalado de fábrica.





1976-1980 »

La sigla "2000" formaba parte del nombre de la versión cuando comenzó a montar el dos litros de 96 caballos, como este 2000 L.







« 1976-1980

El 2000 SE tenía carburador de doble boca y elementos deportivos como volante, palanca al piso y tacómetro.

1977-1980 »

Todos recuerdan a la serie limitada TN, con motor de 110 HP y sus estridentes colores: celeste o naranja, que podían contar con franjas decorativas. También se destacaban los faros redondos, cuando las demás versiones ya tenían los trapezoidales.







« 1977-1982

El GLD fue el primero con motor diesel, vital para conseguir una mayor autonomía, por su bajo consumo. Montaba un 2.3 de 70 HP que hacía 10 km/l en ciudad.

1990-1992 »

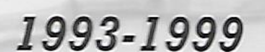
Ya fabricado por SEVEL, el SRX cambiaba por primera vez la estética de la cola, también con diseño de Pininfarina.





« 1981-1999

La pick-up le plantó pelea a las primeras japonesas que llegaron al mercado local. Tenía motor diesel.



1993-1999 »

El XSD fue otro de los diesel, como los anteriores SED, GRD y SRD, y el posterior SLD, compañero ideal del taxista en los años noventa.



» TÉCNICA



Un señor auto

Durante sus 30 años en el mercado argentino, el Peugeot 504 fue un símbolo de confort, y un éxito de ventas. En 1969, fue el primer mediano de lujo fabricado localmente.



MOTOR

El primer 504 estuvo equipado con un motor naftero, cuatro cilindros, de 1.6 litros de cilindrada. Se caracterizaba por su gran rendimiento.

DIMENSIONES

El 504 medía 4.490 mm. de largo, 1.690 mm. de ancho, y 1.460 mm. de alto. La distancia entre ejes era de 2.740 mm, mientras que las trochas: 1.420 mm. (adelante) y 1.330 mm. (atrás)

TANQUE DE NAFTA



Ubicado en el guardabarros trasero izquierdo, tenía una capacidad de 50 litros.

TRENES DE RODAJE

Quizás, el punto más fuerte de Peugeot. Su regulación otorgaba un confort de marcha único. Suaves y blandas, las suspensiones impedían que las imperfecciones de las calles repercutieran en el habitáculo.



CONFORT

El 504 se caracterizó por su gran equipamiento. La radio contaba con sintonizador manual a perilla y con cinco teclas que permitían llegar más rápido al dial deseado.



PUERTAS

Los primeros 504 tenían manija con botón, con acabado cromado. En 1978, pasó a ser una manija embutida.



EJE TRASERO

A diferencia del modelo fabricado en Francia, que contaba con suspensión independiente, el 504 nacional tenía eje rígido en el tren posterior.

» CARACTERÍSTICAS

MOTOR
Naftero, delantero, longitudinal inclinado a 45 grados. Cuatro cilindros en línea, válvulas a la cabeza con varillas y balancines. Refrigeración por agua. Cigüeñal apoyado en cinco bancadas. Alimentación por carburador Solex C 34/3 de dos bocas. Cilindrada: 1.657 cm3 Diámetro y carrera: 85 x 73 mm. Relación de compresión de 8,35:1 Potencia: 87 HP a 5.600 rpm. Torque: 14,5 kgm a 3.250 rpm

TRANSMISIÓN
Tracción trasera. Caja de cuatro marchas sincronizadas, y marcha atrás. Diferencias tipo sin fin y corona. Relación final: 4,20:1. Palanca de cambios sobre la columna de dirección.

SUSPENSIÓN
Delantera: Independiente tipo Mc Pherson con resortes helicoidales.
Amortiguadores telescópicos de doble efecto.
Trasera: eje rígido con resortes helicoidales.

FRENOS
Delanteros a discos, traseros a tambor.

FABRICANTE
SAFRAR (Sociedad Anónima Franco Argentina de Automotores)

VELOCIDAD MÁXIMA
156,5 km/h

ACELERACIÓN
0-100 km/h: 15,2 seg.

FRENADO
A 100 km/h: 56,4 m

CONSUMO
En ciudad: 7 km/l • En ruta: 10,5 km/l

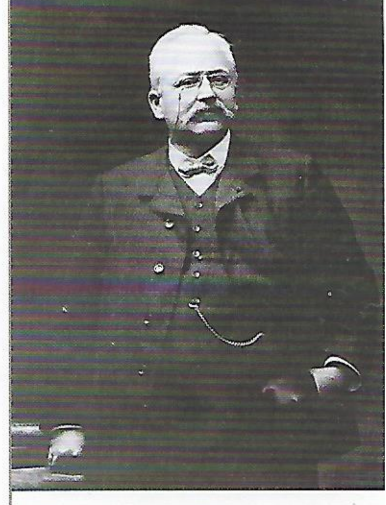
Primero fabricado por SAFRAR y luego por SEVEL, el 504 se convirtió en el mediano más distinguido del mercado. Durante sus 30 años de vida en Argentina se produjeron casi 500 mil unidades (496.693), todo un récord para nuestra industria.

Dos siglos de renombre mundial

PEUGEOT

En sus orígenes, allá por 1810, Argentina recién empezaba a organizarse como país y el auto estaba aún lejos de inventarse. Cuando finalmente irrumpió para movilizar al hombre, esta familia francesa se dedicó a hacerlo con refinado gusto.





Peugeot es una marca de autos que a lo largo de su historia se destacó por el exquisito diseño de sus creaciones. Esa faceta de la compañía comenzó con la tarea del ingeniero Armand Peugeot, que la llevó a tomar también el rumbo de las máquinas motorizadas. Eso fue a fines del Siglo XIX, cuando fabricaba su primer automóvil y ampliaba el campo de acción de la empresa familiar. Desde 1810 fabricaban artículos domésticos como molinillos de café y pimenteros, a los que después se sumaron las máquinas de coser, por ejemplo. Las motocicletas y bicicletas fueron parte de la rica historia de una empresa francesa que trascendió las fronteras y que en Argentina disfruta de un muy bien ganado prestigio.



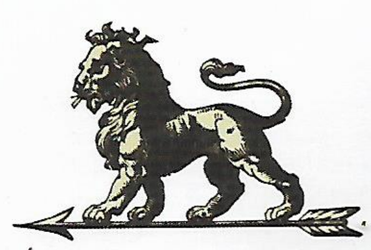
EL GRAN ARMAND

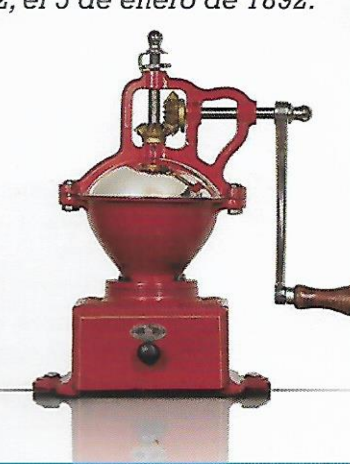
"Estoy convencido de que el mundo del automóvil va a transformarse y crecer enormemente. Con un poco de habilidad y de osadía, convertiremos a Peugeot en uno de los negocios industriales más importantes de Francia." Lo dijo tras crear el Tipo 2, el 5 de enero de 1892.



DOS HITOS »

Podría decirse que el Tipo 56, de 1903 (arriba), fue el antecedente del auto masivo de Peugeot. El 201, de 1929 (izq.), fue su primer gran modelo.





A LA MODA

Hermano menor del 402, el 202 Cabriolet (1938) exaltaba unas líneas "aerodinámicas" muy populares en los años treinta.

LEONES VELOCES

El Peugeot 205 T16 (arriba) fue uno de los protagonistas principales del Grupo B del Rally Mundial. Fue campeón con Timo Salonen (1985) y Juha Kankkunen (1986). El 406 T16 (abajo) se hizo famoso en los noventa por "volar" en Pikes Peak, la famosa trepada norteamericana, pilotado por Ari Vatanen.





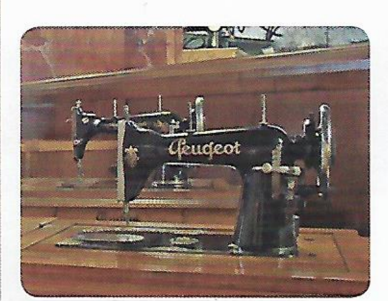
MOTOBICYCLETTE

Así se conocían a estos híbridos nacidos a partir de la idea de colocarle un motor a una bicicleta. Peugeot también fue pionero en ese campo.



DE TODO

Unas máquinas de coser de las muchas hoy exhibidas en el Museo Peugeot, con sede en Sochaux, Francia. Abajo, fabricación de autos en la planta Palomar de PSA, en la Provincia de Buenos Aires.

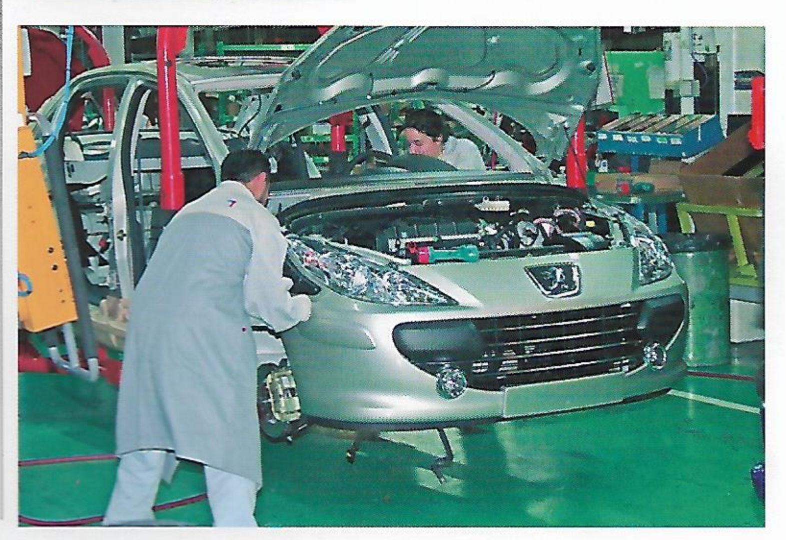




DIVERSIFICACIÓN

Molinillos de café, pimenteros, herramientas o cortadoras de cabello, algunos ejemplos de los innumerables rubros en que Peugeot supo incursionar fuera de la industria automotriz.





Siempre mano a mano



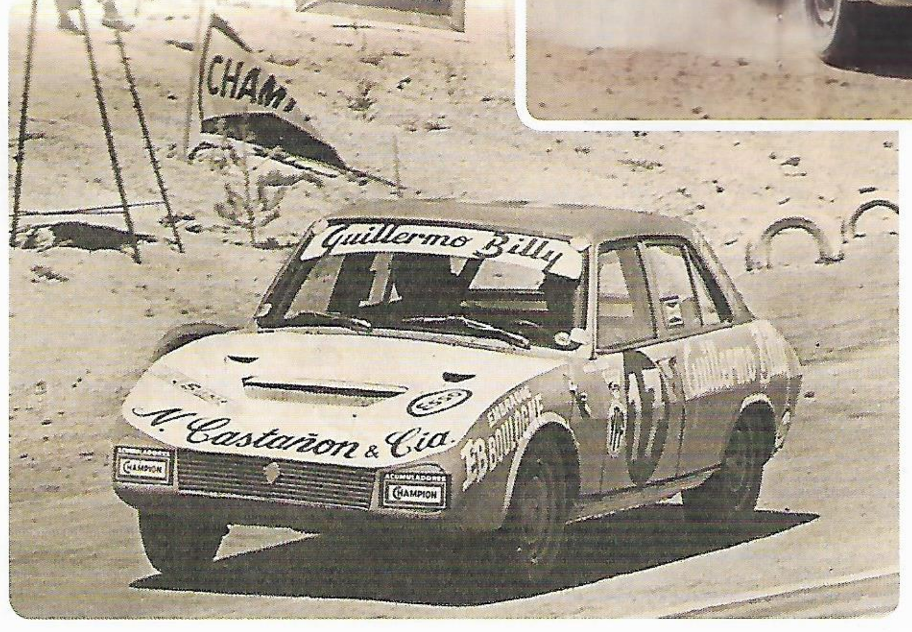
Una década dorada vivió Peugeot entre 1970 y 1980 con el 504. En un tremendo duelo con Fiat, en el que se repartieron las mieles del éxito, marcó el camino, ganó carreras y campeonatos. Fue un león en el Turismo Nacional y hasta llegó a consagrarse en el TC2000.

"Peugeot ganó los dos campeonatos del Turismo Nacional", remarcaban los titulares en papel de los suplementos deportivos de 1978. La temporada marcaba el pico máximo de rendimiento del Peugeot 504 en las pistas argentinas, con un andar aplastante en los dos torneos de ese singular año. Francisco Alcuaz se quedó con el título en la Clase C del TN (C.A.D.A.D.), mientras que Carlos Garro imitó el logro en la misma Categoría, pero del certamen organizado por el A.C.A. Anteriormente José Migliore y Paco Mayorga habían logrado dos títulos cada uno con el 504, siguiendo los exitosos pasos del 404. Desde el primer título de Pepe Migliore en 1970, hasta el de Arnoldo Capra en el ´83, el 504 le entregó diez campeonatos a la marca, que permanentemente disputaba la supremacía con Fiat.
Tanto representó esta categoría para la marca del león que en 1977 se lanzó una versión deportiva denominada TN, y de la que se fabricaron 501 unidades para homologación de competición). Aquel motor de 2 litros y 110 caballos, con el que el auto pasaba los 175 km/h de velocidad máxima, aún es recordado por los nostálgicos del automovilismo nacional. De yapa, y como para cerrar una década de oro, en 1979, Osvaldo "Cocho" López se consagró campeón del Torneo Presentación del TC2000.

“PANCHO” ALCUAZ

Referente de la marca, tanto en Rally como en el TN. El oriundo de Brandsen debutó con el 504 en 1972, en la Vuelta de Salta, con un triunfo contundente.





Norberto Castañón, símbolo de Peugeot, corrió con 403 y 404. Y en 1971 armó este 504 para correr en el Turismo Carretera.

POPULAR

Bandera de cuadros para uno de los tantos Peugeot 504 que participaron en el XV Gran Premio de Turismo Nacional. Venado Tuerto, octubre de 1973.



EN LAS GATERAS

Dos máquinas del equipo oficial Peugeot salen del lavadero tras una jornada extensa en el Gran Premio de Turismo Nacional de 1980.



"COCHO" LO LLEVÓ AL TC2000

Antes de cerrar una década brillante, en 1979 Osvaldo Abel "Cocho" López se consagró campeón del Torneo Presentación del TC2000.

Tal fue la identificación del 504 con el Turismo Nacional, que en 1977 se lanzó una versión pistera, denominada TN.

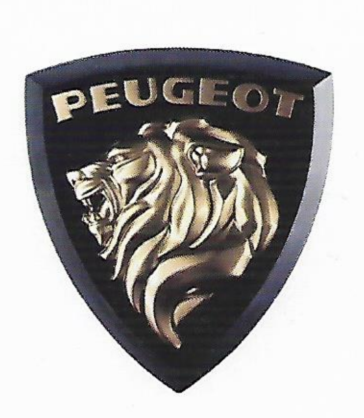






EN TODOS LOS CAMINOS

"Pancho" Alcuaz y su Peugeot 504, al que supo conducir con éxito y gloria en el Rally Argentino (Campeón 1981) y en el Turismo Nacional (Campeón 1978 y 1981).


PEUGEOT